トラフィックサポーター

JCASM

全標協広報

2013 1

NO. 300

○会長年頭所感……1
○年頭祝辞「道路局長、交通局長」……2
○ドイツの走り方　その８……3
○安全で快適な自転車利用環境創出に向けて　…6
○第一回「登録標識・路面標示基幹技能者講習」
　開催について……9
○お知らせ……12

ご意見をお寄せ下さい！　Eメール：soumu@zenhyokyo.or.jp

トラフィックサポーターがホームページでもご覧いただけます

発行所 〒102-0083　東京都千代田区麹町3-5-19 にしかわビル6F(一社)全国道路標識・標示業協会　TEL 03-3262-0836　ホームページ：http://www.zenhyokyo.or.jp/

御殿場方面から望む富士山　撮影：近本貴史

変化の風をフォローに・・・

会　長　　遠　藤　　芳　郎

新しい年を迎え、謹んで新春のお慶びを申し上げます。平素は、当協会の運営につきまして、深いご理解とご協力を賜りまして、衷心より御礼申し上げます。

昨年を振り返りますと、フランス・ロシア・隣国中国そして、韓国においては女性大統領と新しい指導者が誕生し、わが国においても政治の空白と景気の低迷から衆議院の解散と政権の交代により、円安と株価上昇等『変化の風が』吹き出し、やや明るい話題が飛び交う年明けとなりました。

また、景気対策として、大型補正予算と新年度当初予算の切れ目ない執行も打出され、その中身についても緊急経済対策に示されるよう『命を守る公共事業』として、社会資本の点検と新たな技術を駆使した補修・更新、大震災への備え（防災・減災対策）そして、通学路の交通安全対策等課題山積といったところです。

一方、『世界一安全な道路交通の実現』をスローガンとした第９次・交通安全基本５カ年計画も２年目を迎え、昨年の死者数につきましては、４，４１１人と前年比２０１人減少したものの、３年後の政府目標（３，０００人以下）を達成するには、毎年４７０人以上の成果を要し、高齢者並びに生活道路そして、安全快適な自転車走行環境の創出等重点的な安全対策が喫緊の課題となります。

昨年４月には、当協会が一般社団法人としてスタートし、秋には登録標識・路面標示基幹技能者講習として登録され、いよいよ施工品質と生産性の向上を目指した人材の育成と普及活動そして、「命を守る公共事業としての交通安全」の新たな課題に対しても一翼を担い地域社会の役に立っていく所存です。

つきましては、皆様のご支援と倍旧のご指導をお願い申し上げます。

▲ TOP

年頭祝辞

国土交通省道路局長
前　川　　秀　和

警察庁交通局長
石　井　　隆　之

平成２５年の新しい年を迎え、お慶び申し上げます。皆様には、平素から道路行政の推進につきまして、格別の御支援、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。昨年は、３月に高規格幹線道路の供用延長が１万kmを超え、４月には新東名高速道路 御殿場JCT～三ヶ日JCT間162kmが開通しました。新東名高速道路は、人の交流と物流を支える大動脈として日本経済を牽引するとともに、災害時の東名高速道路、国道１号の代替路を確保し道路交通の信頼性が向上することが期待されるところです。

また、わが国の道路は高度経済成長期に集中的に整備されたため、今後、道路構造物の老朽化が急速に進行し、補修や更新の増加が想定されています。そのような中、中央自動車道笹子トンネルにおいて天井板が落下し、９名の尊い命が失われる事故が発生しました。国土交通省では、社会資本の総点検を実施し、長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的な更新を進めるなど、適確な維持管理・更新に努めてまいります。

道路標識・標示に関しましては、一昨年の東日本大震災で甚大な被害をもたらした津波被害を踏まえて、道路施設等へ海抜表示シートを設置し、道路利用者への海抜情報の提供を推進しております。今後とも、各道路管理者間で連携を図り、道路利用者の視点に立った取組みを進めるとともに、わかりやすい道路標識の実現に努めて参る所存であり、貴協会におかれましても、引き続きご協力頂きますようよろしくお願い申し上げます。

結びに、皆様の一層の御健勝、御活躍を心から祈念いたしまして、新年の御挨拶とさせていただきます。

新年あけましておめでとうございます。

皆様方には、平素から道路標識・標示の整備等を通じた交通事故防止対策をはじめ、警察行政の各般にわたり、深い御理解と多大な御支援をいただいておりますことに対し、厚く御礼を申し上げます。

さて、平成24年中の交通事故情勢につきましては、死者数が４年連続して5,000人以下となり、12年連続の減少となったほか、発生件数及び負傷者数も過去最悪であった平成16年から引き続き減少しております。

これも皆様方を始めとする、関係各位の御尽力のたまものであると改めて感謝する次第であります。

しかしながら、個々の交通事故事件に目を向けてみますと、交通事故死者数の約半数を65歳以上の高齢者が占めているほか、いまだ飲酒運転等の悪質違反に起因する交通事故によって多くの尊い命が犠牲となるなど、決して予断を許さない情勢にあります。

こうした情勢を踏まえ、警察といたしましては、政府の第９次交通安全基本計画に掲げられた「平成27年までに交通事故死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」との目標を達成するため、交通事故死者数の約半数を占める高齢者への対策を始め、一層の交通死亡事故抑止対策を推進し、更なる交通事故犠牲者の減少を目指してまいります。

また、昨年、集団登校中の児童等が多数死傷する事故など、社会的反響の大きい交通事故が相次いで発生していることを受け、警察庁を始め関係する省庁等においてこの種事案に係る対策を推進するとともに、無免許運転の罰則の見直しや一定の病状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方についても検討を行っているところであります。

もとより、交通死亡事故抑止は、ひとり警察のみで達成できるものではなく、関係機関・団体との緊密な連携による官民一体となった取組が不可欠であることは申すまでもありません。

貴協会におかれましては、今後とも道路標識・標示の研究開発等を通じた交通安全への取組に御尽力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、貴協会のますますの御発展と皆様の御健勝、御多幸を祈念いたしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

▲ TOP

ドイツの走り方　　その８

一般社団法人・全国道路標識・標示業協会　理事　菰田　潔（モータージャーナリスト）

ドイツのアウトバーンはクルマ好きにとって一生に１度は走ってみたい高速道路だ。自分の運転でドイツを走れるようにするために日本とは異なるルールや注意点を連載で解説している。

今回は初心に戻って正しいドライビングポジションの取り方とシートベルトの仕方をご紹介しよう。

これはドイツを走るときだけでなく、日本で運転するときから実践していただきたい。

５つのチェックポイント

(1) 腰を深くかける

お尻の後ろに隙間が空かないようにシートに深くかけることが必要。それは二つの理由がある。一つはブレーキ。通常のブレーキはどんな姿勢で運転していても、いまのクルマはブレーキが効くから問題ないかもしれないが、いざ急ブレーキというときにお尻の後ろに隙間が空いているとブレーキペダルを強く踏んでいるつもりでも腰が後ろにずれてしまい、結果的に強いブレーキが踏めないケースが多い。

そのために最近の多くのクルマにはブレーキアシストという安全装置が付いていて、ドライバーが急ブレーキのつもりで踏んだとコンピュータが判断すると、自動的にABSが作動するような急ブレーキをかけてくれるものだ。しかしこの装置があったとしても、初めから自分でガツンという急ブレーキを踏んだ方が制動距離は短くなる。

もう一つの理由は、長時間運転したときに腰が痛くならないようにするためだ。骨盤を起こすように深く座ることで、上半身の体重を受け止めることができるからだ。疲れないようにするためにも深く座るクセを付けていただきたい。

(2) アイポイントは高めに

つぎはシートの高さ調整装置を使って目の位置を決める。最近はシートの高さ調整が付いているクルマが増えた。ドイツ車はレンタカーで借りてもほとんどのクルマに付いている。

どこに合わせるかというと、なるべく高い位置がいい。とはいっても天井に頭が付いていては運転しづらいので、メーターが見えて、操作が楽にできて、快適だと思う範囲内でなるべく高くする。

この目的は死角を減らすことだ。窓を通して外を見ているが、アイポイントが低いと見えない角度が増えてしまうからだ。またアイポイントを高くすることで車幅やクルマの前端、後端がどこまでかなど車両感覚が掴みやすくなるというメリットもある。

(3) 膝が確実に曲がる位置

右足でアクセルとブレーキペダルを操作するが、左足は一番左側にあるフットレスト（足を置く台）に置く。チェックポイントとしては、フットレストに思い切り踏ん張っても膝が確実に曲がっているポジションに合わせることだ。これはシートの前後スライドで調整する。

膝が確実に曲がるポジションにする理由は、前方から衝突した場合に膝が伸びるようなポジションで運転していたケースでは、脚の骨を折る確率が30%ほど高くなるというデータがあるからだ。

また事故を防ぐために急ハンドルを切ったような場合、フットレストにちゃんと踏ん張ることができれば下半身が安定して正確なハンドル操作ができるが、それ以上踏ん張ることができないポジションだったら、ハンドルにしがみ付く運転になってしまい正確な操作ができなくなってしまう可能性がある。

(4) 肘が少し曲がる位置

つぎはハンドルとの距離を調整する。これはリクライニング（シートバックの角度調整）を使っても良いし、ハンドルを動かしてもいい。最近のクルマはハンドルの位置調整もできるようになっていて、上下だけでなく前後方向も動くから有効に使う。

最初に左手はハンドルの９時、右手は３時を持ち、背中はシートバックに楽に付けておく。そして肩を動かさないで片方の手をハンドルの12時の位置を持ってみる。このとき肘（ひじ）が伸び切ってしまったり、背中がシートバックから離れてしまうのは遠過ぎることになる。12時の位置を握っても肘が少し曲がるように調整しよう。

肩から腰まではシートに密着したままで、ペダル操作、ハンドル操作ができなくてはならない。ハンドルを切るたびにいちいち背中が前に移動するようなドライビングポジションだと、頭の位置も動いていることになり、正確な車両感覚を掴めないばかりが、身体が不安定なので正確な運転はできないことになるからだ。

▲ TOP

(5) ヘッドレストは高めに

最後のチェックポイントはヘッドレストだ。本名はヘッドレストレイントという。これは頭を拘束するという意味で、後ろから追突された場合に頭が後ろに勢い良く曲がってしまい首（頸椎）を損傷してしまうのを防ぐのだ。これは俗にむち打ち症などと呼ばれるが、首を守るために頭を抑えるのがヘッドレストなのだ。

どこに合わせるのかというと、基本的には頭のテッペンとヘッドレストの上端が合う位置まで引き上げる。ヘッドレストを引き上げても首までしか来ないなら（胴が長過ぎるかヘッドレストが低いか理由は判らないが、どちらにしても身体に合わないから）早くクルマを買い替える必要がある。

ヘッドレストの動かし方は、上にするときはボタンを押さずに本体を持ってそのまま引き上げる。下げるときには、根元の小さなボタンを押しながらヘッドレストの頭を押して下げる。

高級車の場合は、電動になっていてスイッチで上下できるものもある。

シートベルトの装着方法

シートベルトの装着の仕方を説明するというと、運転免許証を持っているほとんどの人は大丈夫判っているからと答える。しかし多くの人がやっている方法にもうひとつプラスすることによって、さらに安全性が高まるのでここに紹介しておこう。

シートベルトの肩ベルト（クルマのＢピラーから伸びてくるベルト）を引っ張り出し、右手で前方に押し出すようにしながら左手でタングというキラキラ光る金具を持ちバックル（差し込み口）にガチャンと入れる。ここまでは誰でもやることだ。

タングをバックルに入れたあと、その左手でバックルのすぐ上側、つまり肩ベルトの一番下側を持って自分の顔の方に強く引っ張ってくる。どうなるかというと、ラップベルト（腰ベルト）がギューッと骨盤を締めてくるのを感じるだろう。ベルトが折れ曲がっていないか確認し、そしてその左手を滑らせながら肩付近まで持っていく。こうしてベルトのたるみを無くすことが目的なのだ。

もしベルトにたるみがあると、衝突したときに簡単に身体が前に移動してしまう。さらにベルトに衝撃が加わると10cmほどは伸びるから、身体はもっと動いてしまい車内のどこかにぶつけてしまうという事態になる。最近はシートベルトプリテンショナーという装置が付いているクルマが増えて、衝突したときに身体が動く前にシートベルトを引っぱり込んで拘束力を高める効果があるが、それでも初めからベルトのたるみがない状態にしておいた方が安全性は高くなる。

（下の図）乗用車の取扱説明書に載っている説明の例。

チャイルドシート

ドイツでレンタカーを借りるときに、お子さんも同行するならチャイルドシートも一緒に予約しておくか、自分で持っていく必要がある。

みちしるべ
認定品で安全な道路反射鏡

道路反射鏡の利用対象者は一般ドライバーの皆様です。
品質保証された認定表示票の貼り付けられた製品を御使用下さい。
（類似品にご注意願います）

道路反射鏡協会

▲ TOP

ドイツでは身長が150cm以上になるか、12歳になるまでチャイルドシートが義務付けられているからだ。日本では６歳未満の幼児はチャイルドシートを使わなければならないという法律だが、６歳以上でも大人の体格に合わせて作られたシートベルトでは、子どもの身体には合わないから安全を保てない。だからドイツの法律の方が理にかなっている。

最近はシートベルトでチャイルドシートを固定するのではなく、クルマに付いているアンカー（金具）にチャイルドシートを固定するタイプが多くなった。後席の座面の一番後ろ側にISOFIX（アイソフィックス）のアンカーの場所を示しているところにチャイルドシートの足を差し込んで固定するから、誰でも簡単にチャイルドシートを固定できる。

（下の写真）タカタ製ISOFIX対応チャイルドシート。

新生児から４歳くらい（身長100cm）まで使用できる。これより大きな体格になったら、体重15kgから36kg、年齢３歳から12歳ごろまで使用できるジュニアシートを使う。

（下の写真）後席シートバックの下部にある小さい丸いマークがISOFIXのアンカーの位置。このマークの下の隙間にチャイルドシートの足を伸ばして固定する。

シートベルトまたはチャイルドシートはクルマに乗っている人全員が必要なのだ。日本で走るときから、正しいポジションで正しい乗り方をしていればドイツに行っても戸惑うことはない。ぜひ日本で運転するときにも実践してもらいたい。

▲ TOP

安全で快適な自転車利用環境創出に向けて

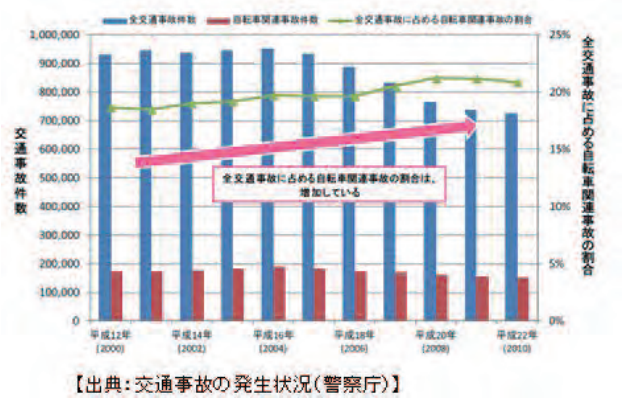
国土交通省道路局環境安全課　室永武司

1．はじめに

自転車は、日常生活における身近な移動手段等として、多くの人々に利用されており、5km未満の移動の約２割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。最近では、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災後の節電意識の高まり等を背景に、その利用ニーズが高まっている。このような中、平成24年11月、国土交通省は警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）」を策定した。本稿では、これまでの自転車施策の経緯や課題、ガイドラインのポイント等について紹介することとする。

2．自転車利用環境整備のこれまでの取り組みと課題

我が国では、昭和40年代にモータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を図ってきた。その間、自転車乗用中の事故死者数は大幅に減少するとともに、自転車の高い交通分担率は維持された。一方、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用が増加し、交通事故全体の件数が減少傾向にある中、交通事故全体における自転車関連事故の割合もこの10年間で増加している。



【図－１】：自転車関連事故の推移

このような状況に鑑み、警察庁では平成23年10月に、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩行者の双方の安全確保を目的とした総合的な対策を打ち出したところである。

しかしながら、平成22年３月時点で自転車道や自転車専用通行帯等の自動車や歩行者から分離された自転車通行空間の延長は約3,000kmとわずかである上、自動車の駐停車等により自転車の通行が阻害されるなど、道路の現況は自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいる。

［出典：国土交通省資料、警察庁資料］
※延長は道路延長、平成22年4月1日現在

【図－２】：自転車通行空間の整備状況

3．検討委員会の提言とガイドラインの策定経緯について

これらの課題に対応するため、平成23年11月、国土交通省と警察庁は連携し、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（委員長：埼玉大学久保田尚教授）」を開催した。同委員会では、「自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則である。」を基本的な考え方として検討が行われ、平成24年4月、「みんなにやさしい自転車環境-安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」が提出された。

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等のハード・ソフト両面の取組を進めるためのガイドラインを早急に作成すべきとするこの提

▲ TOP

言を踏まえ、平成24年11月、両省庁は国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果を活用しつつ、共同でガイドラインを策定したところである。

4．ガイドラインのポイント

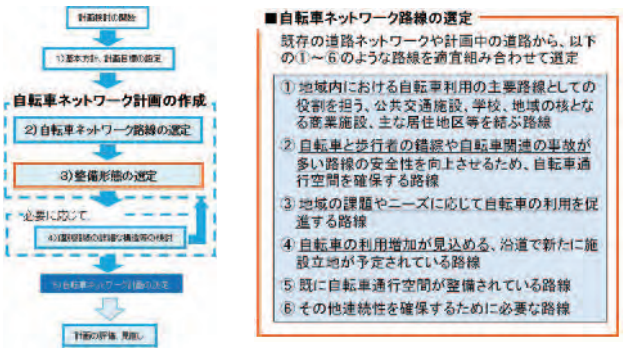
本ガイドラインは、（1）自転車通行空間の計画、（2）自転車通行空間の設計、（3）利用ルールの徹底、（4）自転車利用の総合的な取組から成り立っている。ここでは、ガイドラインの各章ごとのポイントを紹介する。

（1）自転車通行空間の計画

自転車通行空間は、断片的な整備ではなく、ネットワークとして機能させることが重要であり、地域における自転車ネットワーク計画の作成を進めることが必要である。このため、ガイドラインでは、自転車ネットワーク計画作成手順を提示し、各段階における検討項目の基本的な考え方を示している。

その中ではまず、自転車利用の状況やその課題を整理するとともに、地域の上位計画及び関連計画を踏まえ、自転車ネットワーク計画の基本方針、計画目標を設定するものとしている。

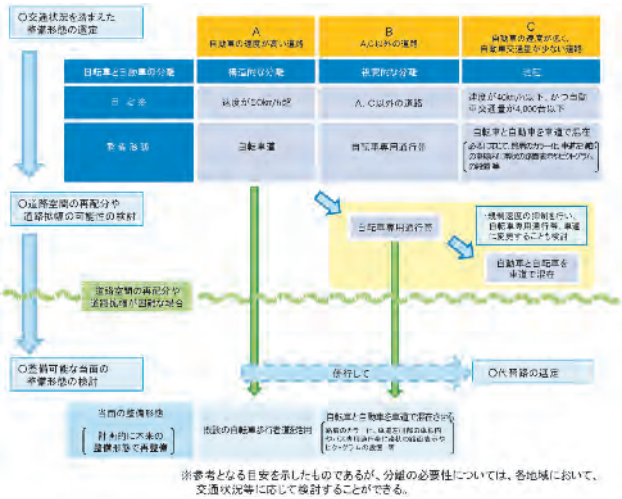
次に、全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、この基本方針や計画目標に応じて、効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとしている。



【図－3】：自転車ネットワーク計画の作成手順と路線の選定

そして、車の規制速度や交通量等に応じて、車道通行を基本とした整備形態を選定する方法を提示しており、整備形態については、自転車道、自転車専用通行帯に加え、車道で自動車と混在する方法を提示している。実際には、各地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえ、整備形態を選定することが必要であるが、その際に参考となる目安を提示している。具体的には、自動車の速度が高い道路では自転車と自動車を構造的に分離する道路としており、その目安として、自動車の速度が50km/hを超える道路としている。

また、自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路では自転車と自動車の混在通行としており、その目安として、自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路としている。さらに、その中間にあたる交通状況の道路では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとしている。



【図－4】：整備形態の選定

なお、自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、道路標識、道路標示だけでなく、法定外の看板及び路面表示について検討するものとしている。

■分かりやすい案内方法の検討

a）歩行者、自転車、自動車の通行ルールの明確化

自転車のみならず、歩行者、自動車に対しても、自転車の通行ルール（通行の位置、方向、方法）を分かりやすく伝えられるよう、案内・注意喚起のための看板や路面表示について、視覚的に工夫されたシンプルなデザインや色彩を用いることや、分かりやすい配置とすることを検討するとともに、外国人が通行ルールを理解できるようピクトグラムの活用に努めるものとしている。

その際、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、あるいは、自転車歩行者道（歩行者優先で徐行）等、選定した整備形態に応じた通行ルールを伝えることが必要であり、例えば、ピクトグラムで自転車通行空間の形態や通行位置を示し、矢印の形状で通行の方向、方法を示すなど、通行ルールに合わせてサインを使い分けることも検討するものとしている。

▲ TOP

路肩をカラー化した事例

車道左側部の車線内に帯状の
路面表示を設置した事例

車道左側部の車線内に
ピクトグラムを設置した事例

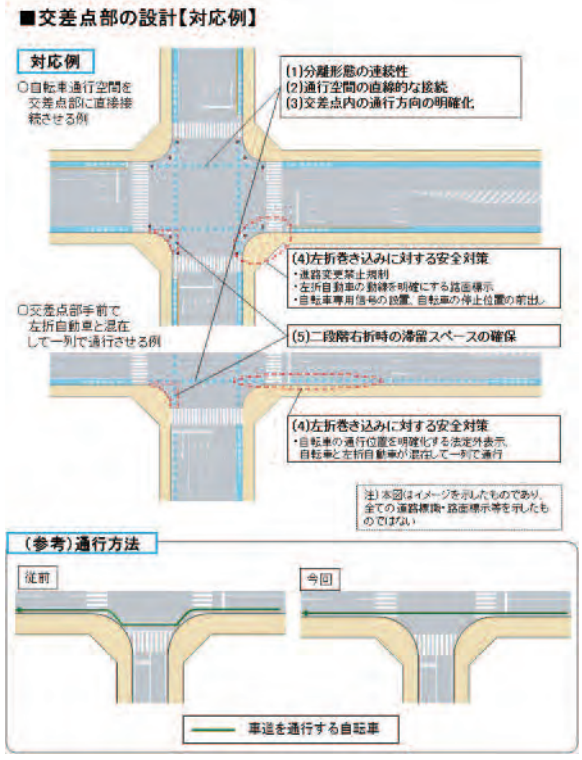
また、自動車通行空間と自転車通行空間とを区別するため、自転車道、自転車専用通行帯、路肩等に路面着色する場合には、周囲の景観に対し大きな影響を与えるため、地域毎の景観条例等や、景観や色彩の専門家の意見を聴くなど、着色する路面の範囲や色彩の彩度、明度等に留意することを推奨している。

なお、将来的に通行ルールが定着した段階で、看板の撤去や路面表示の更新の必要性について検討するものとしている。

b）法定外の看板、路面表示の統一

道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、法定外の看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方の統一を図り、路面に着色する場合には同系統の色彩（例えば、青色系）を使用するとともに、近隣地域との整合性に配慮するものとしている。また、看板及び路面表示のデザイン等は、道路標識及び道路標示と明確に区別できるよう留意するものとしている。

【図－５】単路部の設計（整備例）



【図－６】交差点部の設計（対応例）

c）自転車ネットワーク路線への案内

自転車利用者に対して、選定した自転車ネットワーク路線の利用を促し、自転車ネット

▲ TOP

ワーク路線へ分かりやすく案内するため、適切な位置での案内看板の設置、自転車ネットワーク路線を示したマップの配布に努めるものとしている。

（2）自転車通行空間の設計

自転車ネットワーク路線に選定された路線における安全で快適な自転車通行空間の創出のため、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在といった整備形態ごとに分離工作物、幅員、路面表示、線形などの設計の基本的な考え方を提示している。

また、交差点部の設計について、自転車の安全性、快適性を向上させるため、①分離形態の連続性 ②通行空間の直線的な接続 ③交差点内の通行方向の明確化　④左折巻き込みに対する安全対策　⑤二段階右折時の滞留スペースの確保という基本的な考え方を提示しており、具体的な対応として、自転車通行空間を交差点部に直接接続させる例と交差点部手前で左折自動車と混在して一列で通行させる例を提示している。

（3）利用ルールの徹底・自転車利用の総合的な取り組み

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車通行空間の整備と併せて、利用ルールの徹底や、駐停車対策等の自転車利用の総合的な取組を実施していくことが必要であり、取り組むべき内容を示している。

【図－7】利用ルールの徹底・自転車利用の総合的な取組の例

第一回「登録標識・路面標示基幹技能者講習」が富士宮市の富士教育訓練センターにて開催された

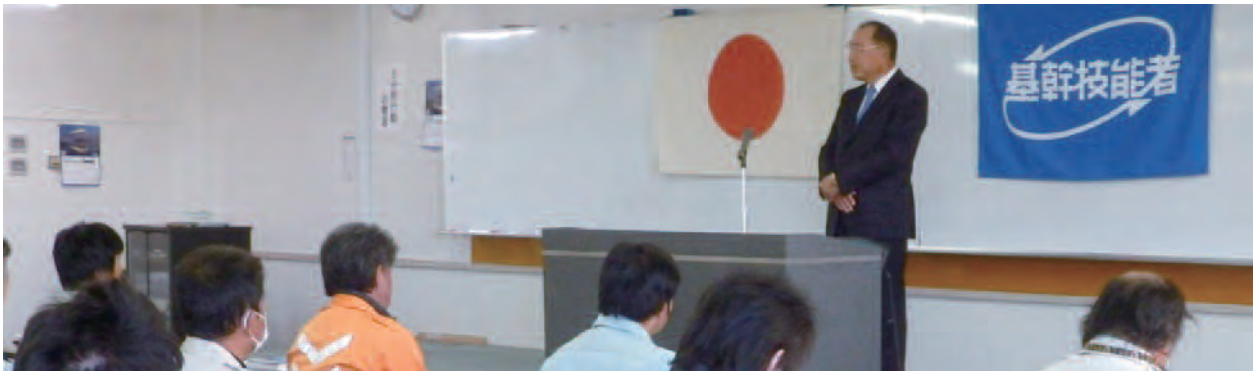
12月３日から８日まで、富士宮市の富士教育訓練センターにて第一回目の「登録標識・路面標示基幹技能者講習」が開催された。この講習は10月に国土交通省から建設業法施行規則に基づいて登録基幹技能者講習の30番目に登録されたもの。登録基幹技能者は熟達した作業能力と豊富な知識を持つと共にマネジメント能力に優れた技能者として資格認定を受け、経営事項審査においても評価の対象となる。

路面標示については12月３日から３日間で、引き続いて６日から８日まで道路標識の講習が行われた。会場は標高900ｍほどの富士山の麓、天候にも恵まれ富士の雄姿を毎日見ることができたが、夜間の気温は氷点下となる。

講習は合宿形式で行われ、朝礼が日課となっているため２日目と３日目は早朝からラジオ体操、挨拶の訓練、安全確認、体験発表が行われる。

標識、路面標示とも３日目の午後は修了試験が行われ、引き続き修了式となり午後３時頃には新富士駅へと向かうバスが出発する。

終了試験問題と解答は12月13日から協会のホームページに公開されており、試験に合格した修了者は３月初旬に本人に通知される予定となっている。



入校式　遠藤会長の挨拶

▲ TOP

1．路面標示

登録基幹技能者講習の路面標示のコースは96名が受講した。３日朝から講習が始まるため、受講者は前日の２日にセンターに入校、近くに住む一部の人は当日、直接入校してガイダンスを受けた。

受講者全員の入校が定刻までに行われ、８時30分より入校式が始まった。

遠藤会長から開催の挨拶として登録基幹技能者制度とこれからの協会の抱負について話をされ、続いて富士教育訓練センターの菅井専務理事からこのセンターの伝統と、全国の仲間がここで合宿研修することの意義が説明された。

講習生の代表として宮川興業(株)の鈴木利彦さんが、副代表に（株）キクテックの鳥井重敏さんが指名され、代表は各講習の始まりと終了時には「起立、礼」などの号令を、朝礼時には体験発表を行う。

講習はカリキュラム表に沿って進められ、終了試験の前日には８号教室が夜10時まで開放されたため、受講生が復習を行っている姿が多く見られた。修了試験は５日12時30分から開始され14時30分、終了とともに修了式が行われ全国建設産業訓練協会より修了証書が手渡され、講習会が終了した。

尚、登録基幹技能者講習、路面標示の受講資格は次の要件を満たす者となっている。

①路面標示設置工事の施工現場において10年以上の実務経験を有する者

②職長・安全衛生責任者講習修了後３年以上実務経験を有する者 ＊

③次のいずれかを有する者

イ．路面標示施工技能士の資格を有する者

ロ．優秀施工国土交通大臣（旧建設省）顕彰者

＊　リスクアセスメントを含む

（労働基準局；基発第0512004号　平成18年5月12日付）

路面標示コース　受講者全員

2．標識

標識のコース講習は12月６日から８日まで行われた。路面標示コースの受講生と入れ替わるように入校のガイダンスが行われたが、受講者93名のうち21名は両方のコースを受講した。

６日朝、８時30分から遠藤会長、センターの菅井専務が出席して路面標示コースと同様、入校式が行われた。

講習生代表は　日本交通興業(株)の竹　幹夫さん、副代表に中部ロードテック(株)の大村千秋さんが指名された。代表は講習の際の号令と体操時の体験発表を行う。

講習はカリキュラムのとおり朝８時30分から夕方５時30分まで休憩をはさみながら教室にて行われ、共通テキストと道路標識ハンドブックに基づいて講義を受ける。

８日の12時30分から修了試験が行われ、14時30分から修了式が行われた。

尚、登録基幹技能者講習、標識の受講資格は次の要件を満たす者となっている

①標識設置工事の施工現場において10年以上の実務経験を有する者

②職長・安全衛生責任者講習修了後３年以上の実務経験を有する者　＊

③次の資格のいずれかを有する者

イ．１級土木施工管理技士または２級土木施工管理技士

ロ．優秀施工国土交通大臣（旧建設省）顕彰者

ハ．次に示す条件を全て満たしていること

一、玉掛け技能講習

二、小型移動式クレーン運転技能講習

三、高所作業車運転技能講習

＊　リスクアセスメントを含む

（労働基準局；基発第0512004号　平成18年5月12日付）

事務局では、直ちに修了試験の採点を行い、本年１月16日に開催された講習委員会にて合否の判定を行い、合格者には、３月初旬に「登録標識・路面標示基幹技能者講習終了証」が送付される。同様に不合格者には通知と再受講の申し込み要領が送付される予定。

標識コース　受講者全員

▲ TOP

次回、平成25年度の第一回登録標識・路面標示基幹技能者講習（予定）は
７月15日～17日（標識）　18日～20日（路面標示）
平成25年度の第二回登録標識・路面標示基幹技能者講習（予定）は
11月18日～20日（標識）　21日～23日（路面標示）
場所は富士宮市、富士教育訓練センターにて合宿形式で開催予定となっている。

講習風景

朝礼　ラジオ体操を全員で

代表者の体験発表

路面標示				道路標識			
12月3日(月)	8:30	入校式・講習ガイダンス	事務局	12月6日(木)	8:30	入校式・講習ガイダンス	事務局
	9:00	基幹技能者一般知識	大平講師		9:00	基幹技能者一般知識	大平講師
	11:50	昼休み			11:50	昼休み	
	13:00	路面標示の設置	上田講師		13:00	案内・警戒標識の設置	武井講師
	15:20	路面標示の設置材料・施工	佐藤講師		15:20	規制標識の設置	陶山講師
	17:30	夕食			17:30	夕食	
12月4日(火)	7:50	朝礼	教育訓練センター	12月7日(金)	7:50	朝礼	
	8:30	路面標示の維持管理	石井講師		8:30	道路標識の維持管理	石井講師
	10:40	品質管理	大平講師		10:40	品質管理	大平講師
	11:30	昼休み			11:30	昼休み	
	12:30	工程管理	大平講師		12:30	工程管理	大平講師
	13:30	安全管理	大平講師		13:30	安全管理	大平講師
	14:30	資材管理	大平講師		14:30	資材管理	大平講師
	15:30	原価管理	大平講師		15:30	原価管理	大平講師
	16:30	施工・事務管理	大平講師		16:30	施工・事務管理	大平講師
	17:30	夕食			17:30	夕食	
12月5日(水)	7:50	朝礼	教育訓練センター	12月8日(土)	7:50	朝礼	
	8:30	建設業法・安全衛生法	大平講師		8:30	建設業法・安全衛生法	大平講師
	9:40	労働基準法	大平講師		9:40	労働基準法	大平講師
	10:40	道路法・道路交通法	長廻講師		10:40	道路法・道路交通法	長廻講師
	11:30	昼休み			11:30	昼休み	
	12:30	修了試験	事務局		12:30	修了試験	事務局
	14:30	修了式	教育訓練センター		14:30	修了式	教育訓練センター

▲ TOP

お知らせ

代表者変更

○ゴードー工業㈱　（北海道協会）
代表取締役　松田 知彦→豊田 義雄
〒062-0933　札幌市豊平区平岸3条7-1-27　藤井ビル2階
Tel.011-887-0920　Fax.887-0921

○㈱ キクテック 熊本営業所　（九州支部）
所長　柴田 修→松岡 裕二

入　会

○㈱ アルファー企業　代表取締役　森 庸男　（関東支部）
〒167-0022　東京都杉並区下井草3-36-1
Tel.03-3394-6161　Fax.3394-6178

○協和安全㈱　代表取締役　古谷英一　（関東支部）
〒309-1107　茨城県筑西市門井1416-2
Tel.0296-57-3185　Fax.57-9884

○㈱三建工業　代表取締役　三原力　（関東支部）
〒319-1102　茨城県那珂郡東海村石神内宿2265-2
Tel.029-287-0352　Fax.287-2408

○正和産業㈱　代表取締役　岡野 治二　（関東支部）
〒302-0108　茨城県守谷市松並1993-1
Tel.0297-45-0390　Fax.48-4879

○㈱ マルミ　代表取締役　坂田 勝巳　（関東支部）
〒319-0323　茨城県水戸市鯉淵町1866
Tel.029-259-7153　Fax.259-7156

○群馬ライン企画㈱　代表取締役　曽我 豊　（関東支部）
〒377-0004　群馬県渋川市半田2118-1
Tel.0279-24-8300　Fax.24-6039

○五菱産業㈱　代表取締役　須田 誠　（関東支部）
〒379-2117　群馬県前橋市二之宮町572-2
Tel.027-268-1700　Fax.268-3192

○サン㈱　代表取締役　加藤 義信　（関東支部）
〒370-0077　群馬県高崎市上小高町1247-2
Tel.027-343-3400　Fax.343-6787

○㈱ サンテック　代表取締役　樺澤 義明　（関東支部）
〒371-0021　群馬県前橋市住吉町1-16-1
Tel.027-225-0305　Fax.225-0714

○㈱ 信交　代表取締役　浅海 政幸　（関東支部）
〒370-0013　群馬県高崎市萩原町311
Tel.027-353-5228　Fax.353-5226

○㈲ 高崎保安機材　代表取締役　中曽根 勇司　（関東支部）
〒370-0883　群馬県高崎市剣崎町113
Tel.027-344-1811　Fax.344-0970

○中央ライン㈱　代表取締役　蓮見 実　（関東支部）
〒370-3511　群馬県高崎市金古町2173-6
Tel.027-372-2555　Fax.372-2554

○㈱ 中井産業　代表取締役　中井 正治　（関東支部）
〒370-0861　群馬県高崎市八千代町2-4-26
Tel.027-323-1650　Fax.323-6657

○㈱ 日装　代表取締役　柴田 信昭　（関東支部）
〒370-0522　群馬県邑楽郡大泉町富士3-4-1
Tel.0276-62-3163　Fax.63-8430

○富友産業㈱　代表取締役　久保田 雅之　（関東支部）
〒379-2161　群馬県前橋市富田町822-4
Tel.027-268-5751　Fax.268-2818

○㈱ 三山　代表取締役　塚越 尚男　（関東支部）
〒370-3344　群馬県高崎市中里見町497-1
Tel.027-374-4703　Fax.374-1897

○㈱ 友邦　代表取締役　高野 邦明　（関東支部）
〒373-0847　群馬県太田市西新町77-7
Tel.0276-31-5090　Fax.31-6787

○永盛産業㈱　代表取締役　森 信昭　（関東支部）
〒336-0018　埼玉県さいたま市南区南本町2-5-15
Tel.048-764-9913　Fax.839-7687

○㈱ アーバンロード　代表取締役　菊原 利男　（関東支部）
〒254-0018　神奈川県平塚市東真土4-11-35
Tel.0463-51-1461　Fax.51-1463

○ゴコウ㈱　代表取締役　兵頭 渉三　（関東支部）
〒224-0044　神奈川県横浜市都筑区川向町76
Tel.045-473-7855　Fax.473-7859

○㈲ ファインテック　代表取締役　佐藤 昌宏　（関東支部）
〒252-0244　神奈川県相模原市中央区田名7353-1
Tel.042-764-3650　Fax.764-3651

○㈱ ロードマーカー　代表取締役　冨安 宏治　（関東支部）
〒224-0026　神奈川県横浜市都筑区南山田4077
Tel.045-592-8235　Fax.591-0882

訃　報

○当協会顧問　新美 喜久雄　氏　が平成24年12月 8 日ご逝去されました。
謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

トラフィックサポーター編集委員（アイウエオ順）
委員長　松村みち子
委　員　東　久雄　伊藤　勲　太田　昭雄　大坪　美則
加藤　淳一　菰田　潔　澤田　新一　島谷　亨
近本　貴史　政　俊一　長廻　守　平澤　浩
福山　邦之　松山　恵一　向井地博史　村瀬　孝雄

夜間の安全走行を
サポートする3Mの
テクノロジー

3M Japan Group
住友スリーエム株式会社
交通安全システム事業部
〒158-8583
東京都世田谷区玉川台2-33-1
http://www.mmm.co.jp/ref/

3M™ 全天候型溶融式路面標示材
3M™ All Weather Thermoplastic（AWT）

AWTは雨天時用の反射エレメントと大粒径ガラスビーズを混合した特殊反射素子を散布することにより、雨天時・晴天時ともに優れた視認性を提供します。
特殊反射エレメント

3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³
超高輝度反射シート（広角プリズム型フルキューブ）

3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³超高輝度反射シートは、マイクロリプリケーション（高精細表面）技術によってほぼ100%の反射面をもつ夜間でも明るく見やすい、反射シートです。
フルキューブ（DG³）

カスタマーコールセンター
製品についてのお問い合わせはナビダイヤルで
0570-012-123
ナビダイヤル 市内通話料金でご利用いただけます。
受付時間／8:45~17:15 月~金（土・日・祝・年末年始は除く）

3M

▲ TOP